അഭിപ്രായപ്പെടുകയും ചെയ്തു. തിരുവനന്തപുരത്ത് ഹൈക്കോടതി ബഞ്ച് സ്ഥാപിക്കുന്നത് പൊതുതാൽപര്യത്തിനോ നീതിനിർവ്വഹണത്തിനോ സഹായകമല്ലെന്നും അതിനാൽ അതുപേക്ഷിക്കുകയാണെന്നും 2004 ജനുവരി 17-ലെ കത്തിൽ മുൻ ചീഫ് ജസ്റ്റീസ് അറിയിച്ചു. സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനമായ തിരുവനന്തപുരത്ത് ഒരു ഹൈക്കോടതി ബഞ്ച് വേണമെന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപര്യമാണെന്നും അതിനാൽ ഇക്കാര്യം പുനഃപരിശോധിക്കണമെന്നും പുതിയ ചീഫ് ജസ്റ്റീസിനോട് 13-2-2004-ലെ അർദ്ധ ഔദ്യോഗിക കത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര നിയമ വകുപ്പുമന്ത്രിയോടും ഇക്കാര്യം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. തുടർന്ന് പുതിയ കേന്ദ്ര നിയമമന്ത്രി ശ്രീ. എച്ച്. ആർ. ഭരദ്വാജിനോട് ഇക്കാര്യത്തിൽ അനുകൂലമായ ഒരു തീരുമാനമുണ്ടാകണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട് 25-6-2004-ൽ മുഖ്യമന്ത്രി കത്തയച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇൻഡ്യൻ പ്രസിഡന്റിന് കത്തെഴുതുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചു വരുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയം അംഗീകരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് അനുകൂലമാണ്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിലെടുക്കുന്ന താൽപര്യംകൊണ്ട് പറയുകയാണ്. സ്റ്റേറ്റ് റി-ഓർഗനൈസേഷൻ ആക്റ്റ് പ്രകാരം ചീഫ് ജസ്റ്റീസ് ഗവർണ്ണർമാരുമായി കൺസൾട്ട് ചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ്. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള സുപ്രീം കോടതി വിധിപ്രകാരം ഈ കൺസൾട്ടേഷൻ ആവശ്യമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റുതന്നെ ഇക്കാര്യം ശുപാർശ ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

മി. ഡെ. സ്പീക്കർ: ഈ പ്രമേയം സഭ ഐകകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കിയിരിക്കുന്നു.

(4) സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവേ ലൈനുകളുടെ പണി

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: സർ, ഞാൻ എന്റെ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

"സംസ്ഥാനത്ത് ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന റെയിൽവേ ലൈനുകളുടെ പണി അടുത്ത വർഷം പൂർത്തിയാക്കത്തക്കവണ്ണം ആവശ്യമായ തുകയനുവദിക്കുന്നതിനും നിരവധി കാലമായി റെയിൽവേ ഭരണകൂടത്തിന്റെ പരിഗണനയിലിരിക്കുന്നതും യാത്രക്കാർക്ക് വളരെ പ്രയോജനകരമായതുമായ, ഷൊർണ്ണൂർ ട്രയാംഗുലർ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തു നിന്നും ഈ വർഷംതന്നെ ഇൻഡ്യയുടെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് പുതിയ ദീർഘദൂര ട്രെയിൻ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്ത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന റെയിൽവേ ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ പണികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനും മലബാർ പ്രദേശത്തിന്റെ സർവതോന്മുഖമായ വികസനത്തിന് ഒഴിച്ചുകൂടാൻ പാടില്ലാത്ത നിലമ്പൂർ-നഞ്ചൻകോട് റെയിൽവേ ലൈൻ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തുള്ള റെയിൽവേ ലൈനുകളെ ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു പുതിയ റെയിൽവേ സോൺ രൂപീകരിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് അതിന്റെ ഹെഡ്കാർട്ടേഴ്സ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും അടിയന്തിര തീരുമാനമെടുത്ത് നടപ്പാക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോടും അതിനുള്ള നടപടികൾ ഉടനടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനോടും ഈ സഭ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു."

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ: പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. സി.പി. മുഹമ്മദ്: സർ, ഈ പ്രമേയത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്താത്ത ഒരുപാടു കാര്യങ്ങളുണ്ട്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകിയിട്ടുള്ള നിവേദനത്തിൽ പറഞ്ഞ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളുണ്ട്. ആ കാര്യങ്ങളെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തുന്നത് നന്നായിരിക്കുമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുകയാണ്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം റെയിൽവെ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ തുടർച്ചയായ അവഗണനയുടെ കഥ മാത്രമാണ് നമുക്ക് പറയുവാനുള്ളത്. അവഗണനയുടെ പാത മാത്രമാണ് കേരളത്തിലേയ്ക്ക് റയിൽവെ തീർത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ പറയുവാനുണ്ട്. ചർച്ച പെട്ടെന്നുതീർത്ത് ഇത് പാസ്സാക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. കേരളത്തിന്റെ അതിർത്തിയിലെത്തിയാൽ സംസ്ഥാനത്തേയ്ക്കു ഫണ്ട് വരുന്നതിന് ചുവപ്പ് സിഗ്നൽ തുടർച്ചയായി റെയിൽവേ കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ജാമ്പവാന്റെ കാലത്തുള്ള പുരാവസ്തുവായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കോച്ചുകളെല്ലാം കേരളത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവന്നു റെയിൽവെയുടെ പുരാവസ്തു കേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരുപാട് അവഗണനകൾ കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ജനപ്രതിനിധികളും കേരളാ ഗവൺമെന്റും ആവശ്യപ്പെടുന്ന ആവശ്യങ്ങളും റെയിൽവേയുടെ തീരുമാനങ്ങളും റെയിൽവേ പാളങ്ങളെപ്പോലെ സമാന്തരമായി നീണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരിടത്തും കൂട്ടിമുട്ടുന്നില്ല. ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ മാത്രമേ ഞാൻ പറയുന്നുള്ളൂ. ചെന്നൈ കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും വരുമാനം പാലക്കാട്-തിരുവനന്തപുരം ഡിവിഷനുകളിലാണ്. ഈ പതിനഞ്ച് കൊല്ലങ്ങൾക്കിടയിൽ ദിവസേനയോടുന്ന വിരലിലെണ്ണാവുന്ന വണ്ടികൾ മാത്രമേ കേരളത്തിന് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. റെയിൽവേയുടെ ഒരു വ്യവസായവും ഇന്ന് കേരളത്തിലില്ല. ഇൻഡ്യയിൽ റെയിൽവേ സോണില്ലാത്ത സംസ്ഥാനം വളരെ അപൂർവ്വമാണ്. അതിലൊന്നാണ് കേരളം. ഇൻഡ്യയിൽ ഒരു ലക്ഷം ജനങ്ങൾക്ക് പത്ത് കിലോമീറ്റർ പാതയുള്ളപ്പോൾ കേരളത്തിൽ അതിന്റെ പകുതിപോലും ഇല്ല. ഇലക്ട്രിഫിക്കേഷൻ വന്നതിനുശേഷം അതിനനുബന്ധമായി ഇവിടെ സ്ഥാപനങ്ങൾ തുടങ്ങാമായിരുന്നു. പാലക്കാട് വ്യവസായ കോച്ച് ഫാക്ടറി ആദ്യംതന്നെ വേണ്ടായെന്നുവച്ചു. റയിൽവേ ആശുപത്രികൾ പേരിനുമാത്രമേയുള്ളൂ. അവിടെ സൗകര്യങ്ങളൊന്നുമില്ല. സേലമോ ഈറോഡോ ഒരു പുതിയ ഡിവിഷൻ തുടങ്ങുമെന്ന് പഴയ റെയിൽവെ സഹമന്ത്രി ശ്രീ. എ. കെ. മൂർത്തി പറയുകയുണ്ടായി. അത് പാലക്കാട് ഡിവിഷനെ തകർക്കാൻ വേണ്ടിയാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ: റയിൽവേയുടെ അവഗണനയെക്കുറിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനുള്ള പ്രധാന കാരണം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന് സ്ഥലമെടുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ്: അത് ഞാൻ പറയാം. ഒരുപാട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അത് എണ്ണിയെണ്ണി വിവരിക്കുന്നില്ല. തുക വകയിരുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ— താനൂർ-ഗുരുവായൂർ, അങ്കമാലി-ശബരിമല, കോട്ടയം-എരുമേലി എന്നീ റെയിൽവെ വികസനത്തിനായി വളരെ നാമമാത്രമായ തുകയാണ് റെയിൽവെ ബഡ്ജറ്റിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. തലശ്ശേരി-മൈസൂർ ലൈനിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരാമർശംപോലുമില്ല. മലയാള മനോരമയുടെ ബഹുമാന്യനായ പത്രാധിപർ ശ്രീ. കെ. എം. മാത്യു കേന്ദ്ര റയിൽവേ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ.ലാലുപ്രസാദ് യാദവിന് ഒരു കത്ത് നൽകിയപ്പോൾ ഷൊർണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട്-മംഗലാപുരം ലൈൻ ഉടൻതന്നെ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇതിന് മറ്റൊരു മറുവശം കൂടിയുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്ത് റയിൽവേയ്ക്ക് സ്ഥലമെടുപ്പിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാന റയിൽവേ വകുപ്പ് വളരെയധികം കാലതാമസം വരുത്തുന്നുവെന്നുള്ള ആക്ഷേപം ഉണ്ട്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഒരു പൈസയും മുടക്കാതെ സ്ഥലമെടുപ്പു നടത്തുന്നതിൽ ഗുരുതരമായ അനാസ്ഥ കാണിക്കുന്നുവെന്നുള്ള ആക്ഷേപമുണ്ട്. ഇക്കാര്യം റവന്യൂ വകുപ്പ് വളരെ കാര്യമായി ശ്രദ്ധിക്കണം. ഈ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിർദ്ദേശിച്ചതും കേരളത്തിലെ ജനപ്രതിനിധികൾ ആവശ്യപ്പെട്ടതുമായ റയിൽവേ വികസന പദ്ധതികൾ സംസ്ഥാനത്ത് അനുവദിക്കണം. അത് ഈ പ്രമേയത്തിൽക്കൂടി ചേർക്കുന്നതിൽ വിരോധമില്ലായെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ.പി. അനിൽകുമാർ: ശ്രീ.സി.പി. മുഹമ്മദ് അവതരിപ്പിച്ച ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ഞാൻ മാത്രമല്ല കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ജനങ്ങളും പിന്താങ്ങുന്ന കാര്യമാണ് ശ്രീ.സി.പി.മുഹമ്മദ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചത്. നമ്മൾ ഏറ്റവും വലിയ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടിയാണ് പുതിയ ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിച്ച റയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിനെ നോക്കിക്കണ്ടത്. ബഹുമാന്യനായ ലാലുപ്രസാദ് യാദവ് ആമുഖമായി കേരള, തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടക തുടങ്ങിയ സംസ്ഥാനങ്ങളെ എക്കാലവും അവഗണിക്കുന്നുവെന്നുള്ള പരാതി നിലവിലുള്ളതുകൊണ്ട് അവിടേയ്ക്ക് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ കേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ബഡ്ജറ്റാണ് ഇത് എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചത്. പക്ഷേ നിർഭാഗ്യമെന്നു പറയട്ടെ, മുഴുവൻ ബഡ്ജറ്റും അവതരിപ്പിച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ റയിൽവേ മാപ്പിൽ ഇന്ന് കേരളം ഇല്ലാത്ത ഒരു അവസ്ഥയാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. മാത്രവുമല്ല നമുക്ക് കൂടുതൽ ബാദ്ധ്യത വരുത്തുന്ന ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. നമ്മൾ ഏറെ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി കാത്തിരുന്ന് അവസാനം നടപ്പിലായി പിന്നീട് നമുക്ക് ഏറെ ആശ്വാസമായിട്ടുള്ള മലബാർ, പ്രത്യേകിച്ച് എറണാകുളത്തിന് അങ്ങോട്ടുള്ള മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും വളരെയധികം പ്രയോജനപ്രദമായ കൊങ്കൺ റയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ നഷ്ടം വന്നിട്ടുണ്ട്. ആ നഷ്ടം കേരളം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് വാങ്ങിക്കണമെന്നാണ് ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഒന്നും തന്നിട്ടുമില്ല, കൊങ്കൺ റയിൽവേയുടെ പേരിൽ ഇനിയും അങ്ങോട്ട് പണം കൊടുക്കുകയും വേണമെന്നുള്ള അവസ്ഥ ഇന്നുണ്ട്. 50 കൊല്ലങ്ങളായി റയിൽവേ അവഗണന പറഞ്ഞുപറഞ്ഞ് ഒരു വിലാപകാവ്യംപോലെ നമ്മൾ ഇങ്ങനെ ആലപിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനൊരു മാറ്റം വേണം. നമ്മൾ ഏത് രീതിയിൽ മുന്നോട്ടുപോയിക്കഴിഞ്ഞാലും കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് നമ്മൾ അനുവർത്തിച്ച നമ്മുടെ മാന്യതയും ദേശീയ കാഴ്ചപ്പാടുമൊക്കെ ഒരു കഴിവുകേടായി മാറിമാറിവരുന്ന കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കാണാത്ത ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. അതിനുവേണ്ടി ഏതു രീതിയിലുള്ള പ്രക്ഷോഭം നടത്തേണ്ടിവന്നാലും അതിന് തയ്യാറാകണമെന്നുമാത്രം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തിനെ പിന്താങ്ങുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കുമാരൻ: സർ, റയിൽവേ വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് ഈ പ്രമേയം. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ അവഗണിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതുപോലെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മലബാർ ഭാഗത്തെ അവഗണിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. മലബാർ ഭാഗത്ത് കാസർഗോഡിനെ പ്രത്യേകമായി അവഗണിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിന്റേതായ ഒരു വണ്ടിയുണ്ട്. ആ വണ്ടി കണ്ണൂർ തിരുവനന്തപുരം വരെയാണ് ഓടുന്നത്. അതിപ്പോൾ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് മംഗലാപുരംവരെ നീട്ടുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതുപോലെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെല്ലാം നടപ്പിലാക്കാൻവേണ്ടി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ശ്രീ.സി.പി. മുഹമ്മദ് അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ: സർ, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ റയിൽവേയുടെ കാര്യത്തിൽ, കേരളത്തോടുള്ള അവഗണന അവസാനിപ്പിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്. എറണാകുളം-കോട്ടയം-കായംകുളം റയിൽവേ ലൈൻ 1950-കളിൽ ആരംഭിച്ചതാണ്. അത് ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തണം. ഇപ്പോൾ എറണാകുളത്തുനിന്നും മുളന്തുരുത്തിവരെയും കായംകുളത്തുനിന്നും ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുമായി ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ദീർഘദൂര യാത്രക്കാർ യാത്ര ചെയ്യുന്ന ചെങ്ങന്നൂർ, തിരുവല്ല, കോട്ടയം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലെ യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് അനുഭവപ്പെടുന്ന സാഹചര്യത്തിന് മാറ്റം വരുത്തണം. ജനങ്ങൾക്ക് ആവശ്യമില്ലാത്ത കോട്ടയം-എരുമേലി റയിൽവേ പാത ആരംഭിക്കുന്നതിനെതിരെ വലിയ പ്രക്ഷോഭം നടക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ളത് ഒഴിവാക്കി പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കലിന് മുൻഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ, ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്താങ്ങുകയാണ്. വടക്കൻ കേരളത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം എന്ന രൂപത്തിൽ തലശ്ശേരി-മൈസൂർ റയിൽവേ ഉൾപ്പെടുത്തണം. പണ്ട് നെട്ടൂർ പി. ദാമോദരൻ എം.പി. സൈക്കിൾ ചവുട്ടി പാർലമെന്റിൽ പോയിട്ടുള്ള കോൺഗ്രസ്സ് എം.പി.യായിരുന്നു. അദ്ദേഹമടക്കം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള ഈ പ്രൊപ്പോസൽ ഇപ്പോൾ എവിടേയും എത്തിയിട്ടില്ല. അതുപോലെ കോട്ടയം-ശബരി ലൈൻ. മറ്റൊരുകാര്യം, റയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. വടക്കൻ കേരളത്തിൽ മുഴപ്പിലങ്ങാടൊക്കെ ചില വർക്കുകൾ തീരെ നിന്നിരിക്കുകയാണ്. അതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അടിയന്തിരമായി ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. അതുപോലെ നഞ്ചൻകോട്-കല്പറ്റക്കുവേണ്ടി വയനാട്ടിലെ ആളുകൾ വലിയ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ പ്രമേയത്തിലുമുണ്ട്. അത് പെട്ടെന്ന് നടപ്പിലാക്കണം. കാരണമെന്താണെന്നു പറഞ്ഞാൽ റവന്യൂ വരുമാനംതന്നെ പരിശോധിച്ചാൽ 218 കോടി രൂപ പാസ്സഞ്ചറിൽനിന്നും 215 കോടി രൂപ ചരക്കുകളിലൂടേയും കിട്ടുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇത് പൂർണ്ണമായി പരിഗണിക്കണം. ഈ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്താങ്ങുകയാണ്.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: ഈ പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ തിരുവനന്തപുരം-കന്യാകുമാരി പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കണമെന്നും തിരുവനന്തപുരം ആസ്ഥാനമാക്കി ഒരു പുതിയ റയിൽവേ സോൺ ആരംഭിക്കണമെന്നും ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇൻഫർമേഷനും പാർലമെന്ററികാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി(ശ്രീ. എം.എം. ഹസ്സൻ): സർ, സോണിന്റെ കാര്യം പ്രമേയത്തിലുണ്ട്. ഈ പ്രമേയത്തിൽ അപ്പുറത്തുനിന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ നിർദ്ദേശിച്ച ഭേദഗതികൾ പ്രമേയാവതാരകൻ അംഗീകരിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. അതുകൂടി അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഈ പ്രമേയം എടുക്കാം. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റയിൽവേ വികസനത്തെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങോളമിങ്ങോളമുള്ള കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഒട്ടേറെ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുകയും ഒരുപാട് പ്രതീക്ഷകൾ വച്ചുപുലർത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഒരു പ്രതിഫലനമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ പ്രമേയത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളുന്നത്. എന്നാൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഈ ആവശ്യങ്ങളോട് വേണ്ടത്ര നീതി പുലർത്താൻ ഇൻഡ്യൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും വേണ്ടത്ര നടപടികൾ ഇതുവരെ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. മറ്റു പല ഉത്തരേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ഇവിടുത്തെ യാത്രക്കാരെല്ലാംതന്നെ ടിക്കറ്റ് എടുത്ത് യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ്. സ്വാഭാവികമായും യാത്രാക്കൂലി ഇനത്തിൽ കേരളം ഒരു നഷ്ടവും ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല. ഇതൊക്കെയാണെങ്കിലും പുതിയ പോസ്റ്റുകൾ അനുവദിച്ചുകിട്ടുന്നതിനോ മറ്റ് സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനോ വേണ്ടത്ര പരിഗണന കേരളത്തിന് ലഭിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ള പരാതി വളരെക്കാലമായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. വേണ്ടത്ര വിഹിതം വകയിരുത്താത്തതു കാരണം പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലും പുതിയ ലൈൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതും മറ്റും ഇവിടെ തീരെ മന്ദഗതിയിലാണ്. തിരുവനന്തപുരം-കായംകുളം, കോഴിക്കോട്-മംഗലാപുരം പാതകൾ ഇതിനകം ഇരട്ടിപ്പിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. കുറ്റിപ്പുറം-ഷൊർണ്ണൂർ-കോഴിക്കോട്, എറണാകുളം-മുളന്തുരുത്തി, ചേപ്പാട്-കായംകുളം, മാവേലിക്കര-കായംകുളം, മാവേലിക്കര-ചെങ്ങന്നൂർ, ചേപ്പാട്-ഹരിപ്പാട് എന്നീ ഭാഗങ്ങളിലെ പാതയിരട്ടിപ്പിക്കൽ . . . . .

ശ്രീ. കെ.സി. വേണുഗോപാൽ: പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലിന് സ്ഥലമെടുപ്പ് ഇഴഞ്ഞാണ് നീങ്ങുന്നത് എന്നുള്ള കാര്യം അറിയാമോ?

ശ്രീ. എം.എം. ഹസ്സൻ: ബഹുമാനപ്പെട്ട വേണുഗോപാൽ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച പാതയിരട്ടിപ്പിക്കലിന് സ്ഥലമെടുക്കുന്നതിനുള്ള തടസ്സങ്ങൾ മാറ്റി യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ റവന്യൂ വകുപ്പിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: ഇക്കാര്യത്തിൽ റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയും ചർച്ച ചെയ്ത് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം.

ശ്രീ. എം.എം. ഹസ്സൻ: റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇക്കാര്യം പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. കേരളത്തിന് മാത്രമായി ഒരു പ്രത്യേക റയിൽവേ സോൺ അനുവദിക്കുക, ഡബ്ളിംഗ് ത്വരിതപ്പെടുത്തുക, അനുവദിക്കപ്പെട്ട ലൈനുകളുടെ പണി ആരംഭിക്കുക, മേൽപ്പാലങ്ങളുടേയും കീഴ്പ്പാലങ്ങളുടേയും സുരക്ഷാ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുക, കൊല്ലം-വിരുതുനഗർ ലൈനിന്റെ ഗേജ് കൺവെർഷൻ ത്വരിതപ്പെടുത്തുക, തെക്കൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് വിനോദ സഞ്ചാരികളെ ഉദ്ദേശിച്ച് പ്ളെയിസ് ഓൺ വീൽസ് മാതൃകയിൽ ഒരു ട്രെയിൻ സർവ്വീസ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആരംഭിക്കുക, മലബാറിന്റെ ദീർഘകാല ആവശ്യമായ നിലമ്പൂർ-നഞ്ചങ്കോട് പാത പണിയുക, ട്രാഫിക് സംവിധാനങ്ങൾ പരിഷ്കരിക്കുക എന്നിങ്ങനെ പല ആവശ്യങ്ങൾ നിരന്തരമായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മാത്രവുമല്ല അങ്കമാലി-ശബരിമല, കോട്ടയം-എരുമേലി എന്നീ പുതിയ പാതകൾക്കായി 100 കോടി രൂപയും കൊല്ലം-വിരുതുനഗർ സെക്ടറിലെ ഗേജ് മാറ്റത്തിന് 100 കോടി രൂപയും ഷൊർണ്ണൂർ-കുറ്റിപ്പുറം-കോഴിക്കോട്, കോഴിക്കോട്-മംഗലാപുരം, എറണാകുളം-മുളന്തുരുത്തി, ചേപ്പാട്-കായംകുളം, മാവേലിക്കര-കായംകുളം, മാവേലിക്കര-ചെങ്ങന്നൂർ, ചേപ്പാട്-ഹരിപ്പാട്, എറണാകുളം ജംഗ്ഷൻ, എറണാകുളം മാർഷലിംഗ് യാർഡ് എന്നീ ലൈനുകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കലിനായി 150 കോടി രൂപയും റയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങൾക്കും കീഴ്പ്പാലങ്ങൾക്കുമായി 20 കോടി രൂപയും നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ പുതിയ സ്റ്റേഷൻ നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി 10 കോടി രൂപയും വിവിധ റയിൽവേ സ്റ്റേഷനുകളുടെ സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് മതിയായ തുകയും 2004-05 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ റയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയും മുഖ്യമന്ത്രിയും ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് നിരവധി തവണ നിവേദനങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 2004-05 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ റയിൽവേ ബഡ്ജറ്റിലും കേരളത്തിന് വേണ്ടത്ര പരിഗണന ലഭിച്ചിട്ടില്ലായെന്നുള്ള പരാതി നമുക്കുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ ആവശ്യങ്ങൾ എടുത്തുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് കേരളത്തിന് അർഹമായ പരിഗണന ലഭിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്രത്തെ സമീപിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഈ സഭയിൽതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് മന്ത്രി ഇതിൽമേൽ വിശദമായി നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേരളാ ഗവൺമെന്റ് വിളിച്ചുകൂട്ടിയ എം.പി.-മാരുടെ യോഗത്തിൽ വച്ച് എടുത്തിട്ടുള്ള തീരുമാനമെന്നു പറയുന്നത്, ഇവിടുത്തെ എം.പി.-മാർ ഒറ്റക്കെട്ടായി ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുമെന്ന് അവിടെവച്ച് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം ഈ സഭയുടെ വികാരവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനേയും റയിൽവേ മന്ത്രാലയത്തിനേയും അറിയിക്കുന്നതിന് ഉപകരിക്കുന്ന ഈ പ്രമേയവും അതിന് ഗുണകരമാകുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് സാദ്ധ്യമായ എല്ലാ മാർഗ്ഗങ്ങളും നമുക്ക് നോക്കാം. അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ളവർക്ക് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ ഇപ്പോൾ സ്വാധീനമുണ്ട്. നമ്മൾ പരസ്പരം യോജിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റയിൽവേ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് പരമാവധി സഹായം നേടിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾക്ക് ആക്കം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് ഈ സഭയുടെ ഈ അഭിപ്രായം പ്രയോജനപ്പെടുമെന്നുള്ള പ്രതീക്ഷയാണ് ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്. പ്രമേയം ഐകകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: പ്രമേയം സഭ ഐകകണ്ഠ്യേന പാസ്സാക്കിയിരിക്കുന്നു.

സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും 2004 ജൂലൈ മാസം 26-ാം തീയതി തിങ്കളാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2004 ജൂലൈ മാസം 26-ാം തീയതി തിങ്കളാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിനായി സഭ ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 12.31-ന് യോഗം പിരിഞ്ഞു.)

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly